No. 2179 Zaterdag 10 October 1925. 42ste Jaargang

AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2.— bij vooruitbetaling.

Bureau van dit blad: St. Elisabeth's Gasthuis.
Administratie: St. Thomas-college.
DRUKKER. B. L. BOGAERS.

Voor het Buitenland per jaar fl. 10.—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1—7 regels f.0.50; voor elken regel meer 7½ cts.

Het Plan-MOLENGRAAFF.

VIII
(Slot.)

Ons punt van uitgang is nu het groot reservoir van 16000 M³ inhoud in de laagvlakte van *Hato* en de water-kelder op *Rozendaal*, die we de groote verzamelbakken, dus de *prise d'eau*, kunnen noemen voor de watervoorziening van de stad.

Hoe komt het water nu van hieruit naar de stad? Uit zich zelf, door eigen druk, kan dat *niet*, omdat die reservoirs veel te laag liggen.

Bij een stadswaterleiding maakt men daarvoor gebruik van een watertoren van ± 30 M. hoog, of (wanneer een stad op of tegen heuvels is aangebouwd) van een reservoir op een heuvel, dat eveneens ± 30 M. boven de hoogst gelegen straat uitsteekt.

Voor genoegzamen druk in de leiding is het voldoende, dat het waterpeil in den watertoren of in 't reservoir ± 10 Meter hooger ligt dan de hoogste woningverdiepingen in de stad. Van uit dien watertoren of reservoir vloeit het water dus van zelf door het buizennet tot in de huizen. Dat reservoir wordt door middel van stoompompen gevuld en steeds op peil gehouden.

Op zeer ingenieuse wijze is ook dit systeem, zij het ook onder een anderen vorm, hier in toepassing gebracht.

I. *Het water van Hato.*

Het water uit het groot reservoir van 16000 M³ in de laagvlakte van Hato wordt door middel van een hoogdrukcentrifugaalpomp (met een capaciteit van 500 L. per minuut), gedreven door een Dieselmotor, opgepompt naar een hoogreservoir van 425 M³ inhoud, dat gebouwd wordt op 70 M. hoogte op het hoogste terras van Hato. Dit punt vindt men op de topographische kaart juist even ten Zuiden van de grot van Hato.

Van dit hoogreservoir uit wordt een 4 duims buisleiding gelegd langs den grooten weg, die bijna in zuiver rechte lijn in Zuidelijke richting loopt langs *Rozendaal* en verder door naar Habaai. Hier neemt die buisleiding een meer oostelijke richting en stijgt tot op het terras van Habaai, waar deze buis aansluiting krijgt met een reservoir van 425 M³, dat boven op dit terras gebouwd wordt. Ook dit reservoir van Habaai krijgt door middel van het buizennet, dat door de stad loopt, verbinding met een ander reservoir van 240 M³ inhoud, dat op den berg *Arrarat* boven Pietermaai zal gebouwd worden.

Ziedaar zoo eenvoudig mogelijk het systeem der waterverdeeling uiteengezet. Die twee reservoirs van *Habaai* en op *Arrarat* zou men de beide distributiekantoren voor de stad kunnen noemen. Vooreerst:

1. *Het reservoir op het terras van Habaai.*

Daar dit ongeveer op 40 M. hoogte komt te liggen en het hoogste bewoonde gedeelte van den berg van Otrabanda niet hooger reikt dan 21 Meter, en betrekkelijk dicht in de nabijheid van dit reservoir ligt, is de druk van het water naar dit stadsgedeelte ruim voldoende om het geregeld van water te voorzien.

Voor het lager gedeelte van Otrabanda bestaat er, wat den waterdruk betreft, nog veel minder bezwaar, omdat daar de persing en aanvoer nog veel grooter zijn zal.

2. *Het reservoir op Arrarat.*

Wat is het doel van dit reservoir? Dit is een zeer ingenieuze vinding in het *plan Molengraaff.*

Veronderstel eens, dat dit reservoir op *Arrarat* niet in het plan was opgenomen. Wat zou er dan kunnen gebeuren? De aftap van water op Otrabanda zou op een gedeelte van den dag wel eens zóó groot kunnen zijn, dat er misschien maar zeer weinig water naar het hoog gedeelte op den berg van Pietermaai zou doorvloeien en de bewoners dezer wijk zouden dan van water verstoken blijven.

Dat voorkomt nu het reservoir op *Arrarat*. Het doet dienst als buffer. Des nachts, wanneer er maar weinig of niets uit de leiding wordt afgetapt, kan het water vrij en in volle toevoeelheid doorstroomen naar Pietermaai en dit reservoir van 240 M³ inhoud vullen, zoodat overdag geheel Pietermaai 1o. direct van Arrarat uit en 2o. nog van het surplus van Otrabanda van water voorzien wordt.

II. *Het water van Bonabista en Rozendaal.*

In ons vorig artikel hebben we reeds vermeld, wanneer van dit water voor de stadsleiding gebruik wordt gemaakt.

Wij weten ook, dat dit water in den waterkelder van *Rozendaal* opgezameld, niet door eigen druk naar de stad kan vloeien.

Om die reden wordt bij dien waterkelder een pompstation opgesteld met een hoogdruk-centrifugaal-pomp met een capaciteit van 400 Liter per minuut of 576 M³ per etmaal, gedreven door een Dieselmotor, die het water door de buisleiding (die van Hato komend langs *Rozendaal* loopt) naar het reservoir op Habaai perst.

B. *b. Het buizennet door de stad.*

1o. De hoofdaanvoerleiding van 5 duim-diameter, die de beide reservoirs van *Habaai* en *Arrarat* verbindt, wordt gelegd van af het terras op *Habaai* door de Koningstraat, Kortijnweg, Breedestraat, Brionplein, over het Rifwater door de haven, Gouvernementsplein, Breedestraat (Punda), Pietermaai, berg Altena naar het reservoir op *Arrarat.*

Deze hoofdaanvoerbuis is tevens de voedingsbuis voor de:

2o. *Zijleidingen,* die door alle hoofdstraten en de voornaamste zijstraten gelegd worden en naar gelang de belangrijkheid van de straat 50 tot 80 mM. diameter krijgen.

De ontwerper rekent zoowel voor Otrabanda als voor Pietermaai elk op 100 huisaansluitingen en 50 aftapkranen.

Deze *aftapkranen* vormen een zeer mooi en logisch onderdeel van het *plan Molengraaff.*

In Europa, waar men niet met onze eigenaardige toestanden bekend is, zal het zeker een vreemden indruk maken, dat hier een stadswaterleiding wordt aan gelegd, waarbij op niet meer dan 200 huisaansluitingen voor de geheele stad gerekend wordt.

In groote steden in Holland heeft men dikwijls in één enkele straat wel meer dan 200 aansluitingen.

Wij verwachten in de eerste jaren hier zeker nog heel wat minder dan 200 aangesloten huizen.

Maar wij weten, dat hier bijna alle huizen van eenige beteekenis hun regenbak hebben, die onder normale omstandigheden voor het grootste deel van het jaar of langer water in voorraad hebben voor huiselijk gebruik. Niemand zal er natuurlijk aan denken dien regenbak af te schaffen. Wij vermoeden dat er ook in de toekomst nog heel wat woningen zullen gebouwd worden met een eigen regenbak.

Doch de spil waar alles om draait, is dat elk jaar, zoodra de droge tijd begint, de tallooze trucks en waterkarren in actie komen, die langs de huizen het regen-of putwater venten tegen een minimum van 5 cts. per blik en meestal tegen heel wat duurderen prijs.

In dien tijd van watergebrek neemt iedereen dat water voor lief, ofschoon hij met eigen oogen kan zien en beoordeelen, dat dit water geen enkelen hygiënischen waarborg biedt. De ondervinding leert ook dat in die dagen van nijpende droogte die waterkarren het werk niet afkunnen, dat veel straten en wijken, die wat hoog en afgelegen liggen, zelfs geen beurt krijgen en eenvoudig worden overgeslagen.

Want de honderden menschen van den geringen stand, die natuurlijk geen regenbak hebben, moeten bij die waterkarren en -trucks hun watervoorraad voor elken dag opnieuw inslaan. Een andere gelegenheid om water te krijgen bestaat er niet.

Dien mistoestand zal door de aftapkranen afdoende worden bestreden. Op 50 verschillende plaatsen van Otrabanda en eveneens of Pietermaai wordt zulk een aftapkraan in een huis opgesteld, waar iedereen tegen den vasten prijs van 5 cts per blik á contante betaling zooveel blikken water uit de kraan kan aftappen als hij verkiest.

Niet alleen de arme, die geen regenbak bezit, doch ook de meergegoeden, wier regenbak leeg is, kunnen in dezelfde straat waar ze wonen bij zoo'n aftapkraan terecht.

En alle klachten over het dure water, over het wegblijven van de waterkarren enz enz. zullen dan verstommen.

Dat alleen reeds wordt een prachtige verbetering, waarom we de waterleiding een zegen zouden noemen voor onze stad.

Letten we vooral op de hygiënische verbetering.

Door den aanleg van een waterleiding wordt de algemeene reinheid, zindelijkheid en gezondheid bevorderd, omdat het water in een buisleiding niet kan verontreinigd worden. Overal vindt men bovendien een sterke daling van het sterftecijfer voor ziekten zooals typhus, cholera enz. bij welker verspreiding het drinkwater steeds een groote rol speelt.

Hiermede zijn we aan het einde van onze artikelen over het PLAN MOLENGRAAFF.

Wij zouden er nog heel wat meer over kunnen zeggen. Doch het voornaamste is zeker hiermede voor iedereen genoegzaam toegelicht.

Over het *finantieel* gedeelte spreken we niet. De ontwerper heeft de kostenberekening zoo uitvoerig en nauwkeurig en minutieus toegelicht, dat hierover weinig meer te zeggen valt.

En op dit vooral wenschen we de aandacht te vestigen.

Die kosten zijn zeer ruim berekend, niets hoegenaamd is daarbij vergeten, zelfs is voor mogelijke risico's nog boven de algemeene onkosten 10 % extra bijgevoegd.

Wij hebben een zeer nauwkeurige

MET MGR. GIJLSWIJK VAN KAAPSTAD NAAR OOST-INDIE

A.b. s.s. *Kamakaru Maru,* 14 Juli '25.

Zooals reeds gemeld is, de Apostolische Delegaat voor Zuid-Afrika, Zijne Excellentie Mgr. B. J. GIJLSWIJK door Zijne Heiligheid Paus Pius XI benoemd tot voorzitter van de vergadering der Apostolische Vicarissen en Prefekten in Oost-Indië. Daar dit Concilie in Augustus wordt gehouden, was het plan van vertrek uit Zuid-Afrika vastgesteld einde Juni. De reis zou gaan van Durban (Natal) naar Colombo (eiland Ceylon) en verder per Hollandsche of Rotterdamsche Lloyd naar Batavia.

Begrijpt nu onze verwondering, toen we in de eerste dagen van Juni bericht ontvingen, dat wij den 10den reeds Durban moesten verlaten, per scheepsgelegenheid naar Madras; vandaar zouden we per trein of schip terug moeten naar Colombo, om ons in te schepen op de Hollandsche boot. Al ge nu weet, dat we minstens den 8sten Bloemfontein moesten verlaten, om op tijd in Durban te zijn, dat er in die paar dagen voor alles moest gezorgd worden: paspoorten in orde laten brengen, inpakken etc. dan begrijpt ge, dat het dagen van spanning waren. Plaatsen moesten ook nog besproken worden en dat ging via Kaapstad. Voor brieven schrijven was geen tijd meer. Over en weer waren telegrammen gestuurd en er kwam verlichting, doordat ons een telegram werd gezonden, dat 21 Juni een Japansche boot naar Singapore voer. Natuurlijk werden daarop dadelijk plaatsen besproken. Speciale passagiers-booten van Zuid-Afrika naar het Oosten zijn er niet. Het vervoer van reizigers is zoo gering, dat het niet zou loonen. Dat is de reden, waarom nooit met zekerheid kon gezegd worden, wanneer de boot zal vertrekken. Ons werd aangeraden op zijn laatst den 20sten in Durban te zijn. En zoo deden wij.

Wij hadden er niets op tegen, Bloemfontein te verlaten. Wij leefden midden in den winter. Tusschen 10 en 5 uur is de zon krachtig genoeg, om ons te verwarmen. Maar buiten die uren is het erg koud. Zonder kachel kan men het op zijn kamer niet uithouden en buitenshuis heeft men een dikke jas noodig. 's Nachts is het geregeld vorst, en dat 's morgens het water in de leiding bevroren is, is geen zeldzaamheid. In Durban daartegen kent men geen winter. In de zomermaanden is het er ontzettend heet, maar in den wintertijd heerscht er eene aangename temperatuur.

Onze boot, de *Kamakura Maru*, had Zondag, den 14en, Capetown reeds verlaten en werd Donderdag d.o.v. in Durban verwacht. Wij waren op tijd, maar de boot was het niet. Het werd den 23en. Om 4 uur werd de *Kamakura Maru* van wal gesleept en stoomden we de haven uit. De Zuid-Afrikaansche kust bleven we twee dagen in zicht houden, want het doel was Delagoa Bay of Lorenço Marques in Mozambique, de eerste en eenige plaats, die we aandeden.

Delagoa Bay is een historische plaats voor de Katholieke Kerk, want hoewel het tegenwoordige Port Alfred, geheel in het Zuiden, zich er op beroept, dat aldaar de eerste H. Mis in Zuid-Afrika is opgedragen, Lorenço Marques is een van de plaatsen, waar de Portugeesche Dominicanen, die Vasco di Gama op zijn onderzoekingstocht vergezelden, het eerste Missiewerk hebben verricht.

Hier nu konden we aan wal gaan. Onze Japansche medepassagiers hadden eene minder aangename gewaarwording. Allen mochten onvoorwaardelijk de douane passeeren, maar de Japanneezen moesten hun paspoort in bewaring afgeven, dat hun, bij hun terugkeer naar het schip, weer overhandigd zou worden. Eén van hen gevoelde zich hierover zoo beleedigd, dat hij den Portugees te lijf wilde.

Lorenço Marques is de eenige belangrijke plaats in geheel Mozambique De Portugeezen schijnen niet de kunst te verstaan, hunne kolonies te benutten. In plaats van kapitalen te besteden voor mijnontginningen, spoorwegenbouw, bevordering van stedenbouw, aanleg van wegen, verbindingen met de verschillende plaatsen, oprichting van fabrieken voor eigen productie, industriebescherming, aanmoediging van farmery door voordeelige condities en alles wat tot kolonisatie behoort, schijnt men zich tevreden te stellen, een matig voordeel van de kolonie te trekken, zonder er geld voor te besteden. Het land dat reusachtig groot is, is ontzaglijk rijk, en bergt kapitalen in den grond, maar gebrek aan energie en werkkrachten maken het tot een arme kolonie.

In de hoofdstad hebben zich Arabieren en Indiërs gevestigd en dat zijn hoofdzakelijk de handelslui. De officieele ambten zijn alle bezet door Portugeezen, die een goed salaris genieten. Inboorlingen, zwarten, worden gebruikt voor het werk. En verder is er een mengelmoes van personen uit verschillende naties, die trachten een levensonderhoud te verdienen. Onder deze laatsten is er een goed gedeelte, dat een min of meer weelderig leven leidt, en hier naar toe gelokt wordt door het vrij en ongebonden leven.

Van de gesteldheid hebben handige lui geprofiteerd door oprichting van speelhuizen op de plaats, waar de welgestelde stadbewoners en de vreemdeling dagelijks komt, de „Beach", de badplaats.

Evenals in Durbau, is het klimaat in Delagoa Bay overheerlijk in de zoogenaamde wintermaanden, en de bewoners van hooggelegen en koude plaatsen in Zuid-Afrika ontvluchten den winter, door hier hun vacantie en.... hun geld op te maken. De badgelegenheid is zeer ver van de stad afgelegen, een groot, ongerief voor den fatsoenlijken mensch, maar wellicht een uitkomst voor hen, die minder goede bedoelingen hebben. Een gedeelte der zee is afgezet door netwerk van stevig ijzerdraad, om de baders en baadsters te beschermen tegen de haaien, die hier in overvloed zijn. Daarom is het gevaarlijk op andere plaatsen dan juist daar, in zee een bad te nemen, omdat men kans loopt in letterlijken zin voor de haaien te zijn, maar hier op de badplaats gaat men moreel en financieel naar de haaien. Door een stadsverordening zijn al die speelholen publiek gesloten. Deze vele en prachtige gebouwen, benevens een zeer groot, rijk en modern ingericht hotel op den top van een heuvel, zijn de eenige huizen. Nu zijn zij herschapen in restaurant, bar en hotel.

De stad is verdeeld in de businessen de woonwijk. De eerste bestaat uit nauwe straten, waarin zijn de winkels, handelshuizen, banken en exchange offices. De meeste firma's die winkels hebben in Zuid-Afrika's, voornaamste steden, treft men ook hier aan. Hun uitstallingen vertoonen dezelfde luxe. Maar de meeste winkels zijn klein en onooglijk, en worden beheerd door Arabieren. Netheid en zindelijkheid laten veel te wenschen over.

Dit gedeelte grenst het dichtst aan de haven. Het post- en telegraafkantoor, de markt en het station liggen in het middengedeelte en vormen den overgang tot de andere stadswijk. De woonhuizen zijn villa's in het midden van een tuin gelegen. Palmen en andere tropische planten en boomen groeien er weelderig, en eene wandeling daarlangs is een genot voor den vreemdeling.

Mozambique staat, kerkelijk, niet onder de jurisdictie van de H. Congregatie de Propaganda Fide, maar onmiddelijk, gelijk het geval is in alle Spaansche en Portugeesche bezittingen, onder de jurisdictie van den H. Stoel. Lorenço Marques is de zetel van het Aartsbisdom. De Kathedrale Kerk is in Portugeeschen stijl gebouwd.

II.

Gearriveerd in den morgen van den 25sten Juni, verlieten we Lorenzo Marques reeds denzelfden namiddag. Na enkele uren kregen we ruw weer, dat ongeveer 10 dagen aanhield. Al dien tijd was er geen sprake van, de H. Mis te lezen en we gingen zeer langzaam vooruit en het aantal afgelegde mijlen was zoo gering, dat we dachten dat de route Lorenço Marques—Singapore wel langer zou duren dan 20 dagen. In het tweede tiental dagen echter waren wind en stroom ons gunstig, zoodat we toch op tijd zullen aankomen. We hoorden, dat er een geweldige storm gewoed heeft, en dat van een schip, varend tusschen

studie gemaakt van dit plan en we kunnen met volle overtuiging verzekeren, dat wij dit plan toejuichen en voor *Curaçao* zeker als het hoogst bereikbare beschouwen wat kan worden uitgedacht.

Aan den ontwerper voor zijn degelijke studie en moeitevollen arbeid brengen wij onze oprechte hulde. Mocht hij zijn plan spoedig uitgevoerd en voltooid zien.

DE VOORUITGANG VAN DEN LANDBOUW IN LIMBURG.

Ter gelegenheid van de Landbouwtentoonstelling te Venray in Limburg heeft de Minister van Waterstaat, de heer Ir. Bongaerts, die daar den minister van Binnenlandsche Zaken en Landbouw verving, een officieele rede gehouden. Hieraan ontleenen wij:

„Als lid van het eere-comité van deze tentoonstelling en vooral, omdat bijzondere banden mij aan de provincie Limburg binden, stemt het mij tot groote blijdschap, dat hier het initiatief werd genomen te demonstreeren den vooruitgang, welken de landbouw in zijn verschillende geledingen heeft gemaakt en aan jongeren en ouderen te toonen, wat met Gods hulp door vlijt en volharding kan worden bereikt.

Er is reeds zeer veel bereikt, zoodat verschillende takken van den landbouw in Limburg op hoogen trap van ontwikkeling zijn gebracht.

Een en ander nagaande omtrent den landbouw in de provincie Limburg, vond ik, dat in 1888 in cultuur waren 152.749 H.A., terwijl in 1924 de oppervlakte cultuurgrond was gestegen tot 175.676 H. A.

De oppervlakte bouwland en tuingrond te zamen nam in die jaren toe met 9.7 pct., de oppervlakte grasland met 33.3 pct. en de boschgrond met 17.1 pct.

Het aantal grondgebruikers steeg tusschen 1888—1921 van 17.597 tot 20.620.

Ofschoon eronder die grondgebruikers gevonden worden, die een groote oppervlakte land tot hun beschikking hebben, is Limburg toch het land van het kleinbedrijf bij uitnemendheid; hetgeen blijkt uit het feit, dat 87 pct. der grondgebruikers hun bestaan vinden op bedrijfjes, welke kleiner dan 10 H. A. zijn.

Om op zulke bedrijfjes een bestaan te vinden, is het noodzakelijk, dat met noesten vlijt een intensieve cultuur wordt uitgeoefend. In het tijdsverloop dat ons scheidt van de tentoonstelling, welke te Venraij voor 40 jaar is gehouden, blijkt wel een sterke omkeer te zijn gekomen.

Hoezeer die intensiteit is toegenomen, blijkt uit het feit, dat tusschen 1885—1921 het aantal paarden in de provincie steeg van 13.800 tot 23.000, dat de rundveestapel klom van 74.000 tot 102.500 dieren, dat het aantal varkens klom van 45.600 tot 118 600 en dat de hoenderstapel welke in 1885: 248.000 dieren telde in 1924, de 1.5 millioen naderden.

De productie hield met deze uitbreiding niet alleen gelijken tred, maar steeg — nieuw bewijs voor de toenemende intensiteit — daar nog ver boven uit.

Immers de aanvoer van boter aan de botermijn te Maastricht klom tusschen 1904 en 1920 van 1.7 tot 5.4 millioen K.G. Aan de Coöp. Eiermijn te Roermond — in dit tijdsbestek steeg de aanvoer van ruim 25 duizend stuks tot de grootste van geheel Nederland — steeg in het zelfde meer dan 66.8 millioen. De omzet van groente en fruit aan de veilingen, welke in 1904 nog niets te beteekenen had, was in 1924 geklommen tot een waarde van 3.4 millioen gulden.

Het gebruik van kunstmeststoffen, voederartikelen, zaaizaden enz., dat als derde maatstaf voor een intensieve cultuur mag gelden, nam mede enorm toe.

In 1904 werd hiervan langs coöperatieven weg aangekocht voor een bedrag van f 42.000 en in 1924 voor 5.4 millioen gulden.

Mogen deze feiten en cijfers ons niet tot verheuging stemmen? Mag het niet als een verblijdend en voor de toekomst nog tot hooger bloei aanleiding gevend feit worden geacht, dat de Limburgsche boeren elkander hebben gevonden in hun organisatie, welke sterk maakt, in hun verschillende coöperaties vooral, welke de nadeelen, die kleven aan het kleinbedrijf, tot een minimum kunnen terugbrengen!

Curaçao-Vliegstation.

Verschillende malen hebben we in den laatsten tijd berichten geplaatst omtrent den vliegtocht, die de (ex-Idoor) *Pacifico* en de *Atlantico* over de republieken van Centraal-Amerika volbracht hebben. Die tocht is een ware triomftocht geworden, met schitterend succes bekroond, die ten gevolge heeft gehad, dat die Republieken de groote voordeelen erkend hebben van zulk een vliegdienst, die hen in enkele uren in staat stelt van den eenen Oceaan naar den anderen te vliegen en hun land in de volle breedte over te steken, een afstand, waarmede vroeger verscheideren dagen gemoeid waren.

Het resultaat is dan ook geweest, dat die republieken zich verbonden hebben hun land in den geregelden vliegdienst op te nemen, die Zuid-met Noord Amerika zal verbinden.

Uitvoerige bijzonderheden over deze plannen bracht ons een brochuretje: *Aviacion comercial en Venezuela*, uitgegeven door de *„Aeromercia." Compañia ananima aeromercantil de Venezuela* te Caracas.

In Colombia bestaat reeds geruimen tijd een geregelden vliegdienst, van Barranquilla uit langs de Magdalenarivier en de regeering subsidieert dezen dienst met 80.000 dls.

Het voornemen dezer Vliegmaatschappij is Curaçao tot hoofdstation te maken van deze luchtlijnen. De *Condor* is hier reeds eigenaar van een terrein (een eilandje in 't Schottegat) ter grootte van 5 H.A., waarop de hangars, werkplaatsen en reparatieinrichting zullen gebouwd worden, die voor dezen dienst vereischt worden.

Volgens deze brochure steunt het koloniaal bestuur van Curaçao deze plannen krachtdadig en belooft dat eveneens te doen met elke luchtvaart Mij, die dit eiland met de naburige republieken za! verbinden.

In de Ver. Staten en de republieken van Midden Amerika zijn op t oogenblik plannen in bewerking voor de oprichting van luchtlijnen vanaf *Key West* (Florida) tot aan *Puerto Barrios* (Guatemala) en van *San José de Guatamala* over *Amapála* (Honduras), *Managua* (Nicaragua) *Puerto Limon* (Costa Rica) naar *Colon* (Panamá). Deze twee eindstations Puerto Barrios en San José, beiden in Guatemala, zijn door nachttreinen met elkander verbonden.

Het is zoo goed als zeker, dat het volgend jaar 1926 reeds deze luchtlijnen zullen tot stand komen, waarbij zoowel voor de Ver. Staten als voor de republieken van Centraal-Amerika groote belangen betrokken zijn, omdat door die luchtlijnen 8 tot 14 dagen reis uitgespaard worden op de gewone reisgelegenheid.

Als deze luchtlijnen zijn tot stand komen, kan men reizen:

van New-York	naar	Havana	in	50	uur
„	„	Guatemala	„	3	dagen
„	„	Managua	„	3½	dag
„	„	Colon	„	4	dagen
„	„	Barranquilla	„	4½	dag
„	„	Bogotá	in	6	dagen
„	„	Medellin	„	6	dagen
„	„	Curaçao	„	5	dagen

Het is meer dan duidelijk, welke belangrijke voordeelen zulk een snelverbinding voor correspondentie en voor den handel oplevert.

Het doel van die brochure is ook Venezuela te overtuigen zich bij deze luchtlijnen aan te sluiten.

Komt deze aansluiting met Venezuela tot stand, dan komt het zoodoende in directe snelverbinding met de hoofdsteden van Zuid en Noord-Amerika, die langs de geheele kust van den Atlantischen Oceaan en de Golf van Mexico en in de Caraïbische Zee gelegen zijn, van New-York af tot aan Buenos-Aires en eveneens met alle belangrijke steden gelegen in Centraal-Amerika aan de Stille Zuidzee.

Wanneer echter deze schitterende luchtverbinding, die Noord- met Zuid-Amerika verbindt, op Curaçao die schakel met Venezuela niet reeds kant en klaar en in werking vindt, dan is het ontwijfelbaar zeker, dat van Curaçao uit die verbinding direct over Trinidad naar het Zuiden wordt doorgetrokken, waardoor Venezuela van alle voordeelen van een directe verbinding door de lucht met het vasteland van Amerika zou worden uitgesloten.

Om die redenen stelt de *Aeromercia* voor Venezuela de volgende *hoofdlijn* voor: *Maracaibo—Curaçao—La Guayra—Cumaná—Trinidad.*
en de volgende drie zijlijnen:

1. Van Maracaibo uit langs de voornaamste steden: Encontrados, Santa Bárbara, La Ceiba, San Lorenzo en La Rosa, die aan het Meer van Maracaibo gelegen zijn.
2. Van Trinidad uit naar Ciudad Bolivar en San Fernando de Apure.
3. Van Ciudad Bolivar uit naar San Fernando de Atabapo.

De afstanden van elk dezer zijleinen kunnen in één dag tusschen zonsop-en ondergang gevlogen worden.

Het is van even groot belang Trinidad als Curaçao in deze hoofdluchtlijn op te nemen, omdat Trinidad de uitvoerhaven is van het geheele Oostelijk deel van Venezuela, alsook omdat op Trinidad alle stoomboten, die van Europa, van de Ver. Staten, van Brazilie en Argentinië komen, aanleggen. Bovendien is het Engelsch Gouvernement van plan een luchtverbinding tot stand te brengen op Trinidad ter verbinding met de Engelsche Antillen en de drie Guayana's.

Voor een luchtlijn is van essentiëel belang verbinding te hebben met de centra van het wereldverkeer. Om die reden zullen luchtlijnen in Venezuela onmogelijk goed resultaat voor den handel kunnen opleveren, wanneer Curaçao en Trinidad niet in dit traject worden opgenomen.

Al deze luchtlijnen zullen door middel van watervliegtuigen onderhouden worden, waardoor kostbare vliegvelden overbodig worden.

Berichten uit de Kolonie.

Welkom.

Met het SS. *Ariadne* is de Hoog Eerw. Pater Vicaris M. Luyckx Donderdagmorgen weer van zijn reis naar Aruba teruggekeerd.

Nieuwe krachten.

Met het SS. *Oranje Nassau* zullen 12 Nov. twee nieuwe Paters missionarissen uit Holland overkomen n.l. de Eerw. Paters Hyacinthus Ruberg en Antoninus Speklé. Met diezelfde boot komen ook drie nieuwe Zusters Dominicanessen mede, om de opengevallen plaatsen op Aruba weer aan te vullen.

Een R. K. Kapel op Asiento.

De vorige week Vrijdag bracht Z. D. H. Mgr. M. G. Vuylsteke met zijn secretaris Pater Wahlen, daartoe door den nieuwen Directeur van de *C. P. I. M.* uitgenoodigd, een bezoek aan de terreinen van *Asiento*, met het doel de plaats en de plannen in oogenschouw te komen van de nieuwe R. K. kapel, die door de Directie op *Asiento* zal gebouwd worden, om de katholieke employé's en arbeiders in de gelegenheid te stellen des Zondags en op Feestdagen de H. Mis bij te wonen. Door den Directeur den Heer H. J. Ansingh en den bedrijfsleider H. W. Ockenburg werd Mgr. op de terreinen rondgeleid, terwijl de Apost. Vicaris werd uitgenoodigd zijn bijzondere wenschen omtrent de inrichting dezer kapel kenbaar te maken.

Reunion San Hosé.

Deze Vereeniging *Reunion San Hosé* van Otrabanda viert morgen haar zilveren jubelfeest. Opgericht door Pater van de Pavert in 1900, en langen tijd geleid tot zijn vertrek naar Aruba, en sinds dien onder leiding van verschillende andere paters, staat die vereeniging sinds een paar jaar onder Pater Verriet, die ze nog tot grooteren bloei wist te brengen.

De gezellen hebben zich door een Triduum ook geestelijker wijze willen sterken en door een Alg. H. Communie God willen danken en zich nog waardiger op de herdenking van dit feest willen voorbereiden.

De vroegmis wordt morgen in de St. Annakerk voor hun intentie opgedragen. Om 10 uur houdt het Bestuur met de leden plechtige receptie, terwijl morgenavond ten 7½ uur in de zaal van het St. Thomas College voor de leden, hun familie en genoodigden een Galavoorstelling wordt gegeven van het boeiende drama: *Triomf des Kruises.*

Deze uitvoering wordt Dinsdagavond ten 8 uur voor het publiek herhaald.

Onze hartelijke gelukwenschen.

Cur. Schouwburg Mij.

Beknopt verslag van de buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders van de *Curaçaosche Schouwburg Maatschappij*, gehouden op den 5den October 1925.

De vergadering werd bijgewoond door 12 leden. Na opening door den Voorzitter brengt de administrateur verslag uit van den stand der geldmiddelen, dat hierop neerkomt.

Bij het optreden van het tegenwoordig bestuur in Maart van dit jaar, had de maatschappij f 25.000.— in kas en was in het bezit van het oude theatergebouw met het daarvoor gelegen terrein, geschat op een waarde van f 11.000.—. In den loop van dit jaar zijn er nieuwe aandeelen geplaatst tot een bedrag van f 15.000.—.

Dit bedrag gevoegd bij de opbrengst van een laatst gegeven uitvoering en andere inkomsten wegens opbrengst van het theater, maakt het kapitaal van de maatschappij thans 42.000.—

Verder is er van het Gouvernement vergunning gekregen tot het houden van een loterij, welker opbrengst naar gehoopt wordt, de middelen zal doen stijgen.

De Voorzitter deelt mede, dat er onderhandeld wordt met deskundigen over den bouw van een nieuwen schouwburg, maar dat die onderhandelingen nog niet tot een definitief plan hebben geleid.

Een der leden stelt nu voor om het bestuur te machtigen verder het noodige te verrichten tot verwezenlijking van het doel, n.l. den bouw van het nieuwe theater, welk voorstel door het bestuur wordt aanvaard, onder voorbehoud, dat een eventueel plan voor den bouw eerst aan de goedkeuring van een algemeene vergadering zal worden onderworpen.

Uitvoer in het 2e kwartaal van 1925.

Aloë.

Curaçao	7.315	K.G.	2.194	fl.
Aruba	154.925	„	56.743	„
Bonaire	nihil			
2e. kw.	162.240	K.G.	58.937	fl.
1ste. kw.	93.102	„	36.430	„
	255.342	K.G.	95.367	fl.

Dividivi.

Curaçao	2	ton	140	fl.
Aruba	25	„	1.500	„
Bonaire	66	„	5.148	„
2e. kw.	93	ton	6.788	fl.
1ste. kw.	148	„	13.393	„
	241	ton	20.181	fl.

Geitenvellen.

Curaçao	7.685	K.G.	5.793	fl.
Aruba	1.940	„	1.455	„
Bonaire	1.460	„	1.095	„
St. Martin	180	„	210	„
St. Eustat.	260	„	180	„
2e. kw.	11.515	K.G	8.733	fl.
1ste. kw.	10.161	„	7.400	„
	21.686	K.G.	16.133	fl.

Strooboeden.

Curaçao	20.994	doz.	82.179	fi.
Aruba	19.806	„	25.879	„
Bonaire	1.795	„	5.532	„
2de. kw.	42.595	doz.	113.590	fl.
1ste. kw.	24.712	„	84.441	fl.
	67.307	doz.	198.031	fl.

Mest.

Bonaire	400	ton	4.500	fl.
St. Martin	115	„	944	„
2e. kw.	515	ton	5.444	fl.
1ste. kw.	620	„	5.580	„
	1.135	ton	11.024	fl.

Huiden.

St. Martin	150	K.G.	30	fl.
1ste kw.	9.433	„	4.634	„
	9.583	K.G.	4.664	fl.

Oranjescgillen.

Curaçao	786	K.G.	589	fl.
1ste kw.	5.375	„	2.895	„
	6.161	K.G.	3.484	fl.

Pinda's.

Aruba	88.292	K.G.	15.405	fl.
St. Eust.	140	„	50	„
2e. kw.	88.432	K.G.	15.455	fl.
1ste. kw.	172.699	„	25.897	„
	261.131	K.G.	41.352	fi.

Zout.

Curaçao	1.558.750	K.G.	22.170	fl.
Bonaire	4.324.000	„	21.120	„
St. Mar.	212.030	„	2.890	„
2e. kw.	6.094.780	K.G.	46.180	fl.
1e. kw.	3.079.892	„	22.349	„
	9.174.672	K.G.	68.529	fl.

Steenkolen.

Curaçao	20.640	ton	442.109	fl.
1ste. kw.	20.983	„	445.889	fl.
	41.623	ton	887.998	fl.

Phosphaat.

Curaçao	29.662	ton	578.409	fl.
1ste. kw.	17.099	„	333.440	„
	46.761	ton	911.849	fl.

Producten van de C. P. I. M.

Dieselolie	1.363.123	L.	42.550	fl.
Gasolie	13.360	ton	459.542	„
Gasoline	43.262.251	L.	3.774.773	„
Petroleum	3.104.469	L.	231.126	„
Residu	252.420	ton	5.393.952	„
Ruwe olie	122.373	ton	2.802.815	„
Smeerolie	16.822.721	L.	1.564.592	„
2de. kw.			14.269.360	fl.
1ste. kw.			13.184.333	„
			27.453.693	**fl.**

In 1923 bedroeg de totale productie van de **C. P. I. M.** *over het geheele jaar* 13.093.466, welke nu reeds in één enkel kwartaal overtroffen wordt. In 1924 bedroeg de totale productie 27.517.781, welke nu nagenoeg in *twee kwartalen* bereikt is. Welk een enorme vooruitgang.

Totaal Cur. Artikelen (heele kolonie) cde kw.

Aloë	162.240	KG.	58.937	fl.
Dividivi	93	ton	6.788	„
Geitenvel.	11.525	KG.	8.733	„
Strooboeden	42.595	doz.	113.590	„
Mest	515	ton	5.444	„
Huiden	150	KG.	30	„
Oranjesch.	786	„	589	„
Pinda's	88.432	„	15.455	„
Zout	6.094.780	„	46.180	„
Alle andere artikelen			25.828	„
2e kwartaal			281.574	fl.
1ste kwartaal			229.453	„
			511.027	fl.

Totale Uitvoer 2de kwartaal.

Curaç. producten	281.574	fl.
Steenkolen	442.109	„
Phosphaat	578.409	„
C. P. I. M.	14.269.360	„
2e kwartaal	15.571.452	fl.
1ste kwartaal	14.193.115	„
	29.764.567	**fl.**

Regen.

Donderdag avond 11 uur in den nacht en gisteren morgen vielen er in de stad eenige mooie regenbuitjes. Er zijn teekenen die doen vermoeden dat zij mischien den regentijd inluiden. God geve 't.

Aden en Colombo, het roer en dekstukken waren weggeslagen. Wij schijnen dus het staartje van den storm gehad te hebben. Wij hadden ons al afgevraagd, wat de naam van de boot kon beteekenen. „Maru" is de algemeene naam, die aan alle booten dier maatschappij gegeven wordt, gelijk we spreken van „Dam"-lijn of de Union „Castle"-lijn; maar wat dat woord beteekent, daarop konden de Japanneezen zelve ons geen antwoord geven. „Kamakura" is de naam van een stad in Japan. Het was eertijds de hoofdstad, 14 mijlen van Yokohama gelegen. Zij is beroemd om het bronzen Boeddha-beeld, dat dagteekent uit de 13e eeuw. Deze Boeddha, Daibutsu geheeten, is opgericht op een open plein en heeft reusachtige afmetingen: 16 meter hoog en 98 meter in omvang. De oogen zijn van puur goud en het voorhoofd is van zuiver zilver. Het geheel weegt 450 ton.

De maatschappij waartoe dit schip behoort, de „Nippon Yusen Kaisha", heeft 120 schepen in de vaart. Van Japan zendt zij hare schepen over de geheele wereld. De hoofdlijnen zijn: naar Australië; via Zuid-Afrika naar Zuid-Amerika; via de Middellandsche Zee naar Europa; en door het Panama-kanaal naar New-York. Verder zijn er nog verbindingen met andere landen op kleineren afstand, waarvan speciaal te vermelden is de „Rapid Express Service" tusschen China en Japan, die aansluiting heeft met den mailtrein in Tokio, Nagasaki, Kobe en Shanghai. Deze laatste en de booten naar Europa zijn passagiersbooten, en aan comfort ontbreekt het er niet.

Van dezen stijl is onze boot niet. Daar deze hoofdzakelijk vracht vervoert, is er slechts plaats voor een beperkt aantal passagiers, n.l. 24 eerste klas en van zelf is de ruimte ook niet zoo groot, maar er valt niets te klagen over het gedeelte, dat voor de reizigers is ingeruimd. Er is slechts één zaal, die dient voor dining-room en lounge-room. De hutten zijn eenvoudig, maar netjes en voorzien van centrale verwarming voor de koude streken, en met electrische waaiers voor de tropen, wat geen overbodige weelde bleek. Zindelijkheid was er overal waar te nemen. De tafel was uitnemend en overvloedig. Soms werden er, naar verkiezing, Japansche spijzen geserveerd. Natuurlijk lieten we die gelegenheid niet voorbij gaan, ons daarvan te laten bedienen. Maar of dit met den Hollandschen smaak overeenkomt, is een andere vraag.

Het eten met stokjes, in plaats van vork en mes, vereischt een groote vaardigheid, die wij in dien tijd *niet* hebben kunnen aanleeren. Als een bijzonderheid werd ons gezegd, dat de maatschappij er een eigen trainingschool op na houdt, ter opleiding van koks en stewards.

Aan boord van een Japaansch schip krijgt men een klein idee van de Japansche industrie. Uitgezonderd het schip, dat gebouwd is in Glasgow, is letterlijk alles van het grootste tot het kleinst denkbare gefabriceerd in Japan zelf.

Singapore was de plaats, waarheen onze medepassagiers zich begaven, maar vandaar gaan zij zich verspreiden over alle deelen in het Oosten. Daar was een Japansch familie, wier hoofd in diplomatieken dienst is. Na enkele jaren in Kaapstad geweest te zijn, vertrok hij weer naar zijn vaderland. Ik geloof niet, dat hij aangename herinneringen van Zuid-Afrika zal meenemen. Omdat hij geen Europeaan was, heeft hij soms moeilijkheden ondervonden. Het gebeurde, zoo werd mij verteld, dat bij het instappen in den trein, de andere reizigers de coupé onmiddellijk verlieten, want zij verlangden niet met een kleurling (?) in het zelfde compartiment te zijn. Als het waar is, is het wezenlijk schande. Ik heb getracht het van hem zelf te vernemen, maar wellicht was hij te diplomatisch, daarover met een vreemdeling te spreken. Het idee en het verschil van het blank en niet-blank — men schijnt geen onderscheid te maken tusschen zwarten en niet zuiver-*wit-menschen* — beheerscht den Afrikaander zoo, dat hij absoluut weigert in gezelschap te zijn van een mensch met een niet-blanke huid.

Verder hadden we passagiers voor Kobe (Japan), Manchuvia, Hongkong, Kwala Lumpar (Malacca) en Britsch-Borneo. Een jonge Duitscher maakte de reis van Zuid-Amerika naar Japan, voor het nemen van foto's. Voor datzelfde doel was hij in Amerika geweest en na Japan ging hij ook China bezoeken.

Den 15en Juli kwamen we in Singapore aan. Maar alvorens het schip te verlaten, kwam een politie-ambtenaar aan boord voor 't nazien der passen. De Hollandsche consul in Bloemfontein had ons gezegd, dat we geen visum van den Britschen consul noodig hadden, want komende van Zuid-Afrika hadden we vrijen toegang tot de Engelsche bezittingen. Maar die ambtenaar dacht er anders over. Wij mochten aan wal gaan. maar den volgenden morgen moesten we naar het politiebureau om ons aan te melden en te laten registreeren.

Den volgenden Zondag-morgen 19 Juli, kwamen wij van Singapore met het SS. *Melchior Treub* te Tangjok-Priok, de havenstad van Batavia aan.

De Havendokter.

Wij moeten nog eens even terugkomen op hetgeen wij de vorige week onder dit hoofd geschreven hebben.

Wie onze scheepvaartbeweging van vóór den oorlog met die van heden vergelijkt, ziet met den eersten oogopslag, dat deze enorm is vooruitgegaan.

De graphische voorstelling van onze havenbeweging in ons vorig nummer opgenomen is al heel leerzaam. Van 35 stoomschepen per maand zijn we al tot 180—200 s.s. gestegen. Daar komen nog over de 100 zeilschepen per maand bij. Voor al deze schepen moet de havendokter bij dag en nacht en ontijden klaar staan.

Maar terwijl het aantal loodsen naar evenredigheid sterk is uitgebreid, moet die ééne havendokter nog steeds al dat werk alléén doen. Dat is niet billijk. Dat is veel te veel vorderen van iemands krachtsprestatie.

Uit den oproep in Holland om een nieuwen havendokter voor Curaçao, en uit het feit, dat één onzer dokters alhier gepolst was of hij deze betrekking wilde aanvaarden, trokken wij de vorige week de conclusie, dat de tegenwoordige functionaris ontslag wilde nemen. Zooals wij nu vernamen, is dat geenszins het geval. Dr. GERSTL wil met genoegen dat werk blijven verrichten, doch ziet met groot verlangen naar een medehelper uit.

Vermoedelijk zal dus die nieuwe dokter uit Holland die gewenschte hulp zijn. En dat zou een mooie oplossing zijn. Want voor één dokter, die dag en nacht klaar moet staan, is het werk tegenwoordig wel wat te machtig geworden.

Officieele Berichten.

De openbare school op Bonaire is met ingang 1 December a.s. opgeheven en in verband daarmede is aan de onderwijzeres Mej. A. W. Helmund, aan de tijd. handwerkonderwijzeres Mej. E. Debrot en de tijdelijke kweekelinge, Mej. J. C. Boom, eervol ontslag uit 's lands dienst verleend.

De vlechtonderwijzeres Mej. L. de Haseth is overgeplaatst naar Rincon en werkzaam gesteld aan den leergang aan de R. K. school aldaar en aan de tijdelijke vlechtonderwijzeres Mej. I. E. Frans is eervol ontslag als zoodanig verleend.

De vlechtcursus aan de R. K. Bijzondere meisjesschool te Pietermaai is opgeheven en in verband daarmede is aan de vlechtonderwijzeres R. Evertsz-Semerel eervol ontslag als zoodanig verleend.

De benoeming van Alph. Hassel tot wachter op den politiepost te Windwardside van Saba is ingetrokken.

G. Z. W. Chan-A-Hing is benoemd tot tijdelijk agent van politie 2e klasse.

Aan den bode van den Gezaghebber van Bonaire L. Vegt is tot herstel van gezondheid een maand vrijstelling van dienst verleend, en D. D. Janga tijdelijk met die functiën belast.

STAAT van het aantal vaartuigen, die het eiland CURAÇAO in de maand September 1925 aandeden, met de vermelding van hunne totale inhoudsmaat.

	ZEILSCHEPEN. Inhoud in M^3.			STOOMSCHEPEN. Inhoud in M^3.		
	Aantal	Bruto	Netto	Aantal	Bruto	Netto
Maand Sep. 1925	122	18.215	16.214	171	1.457.354	851.897
Vorige maanden	900	212.104	189.132	1413	12.314.415	7.160.285
Totaal	1022	230.319	205.346	1584	13.771.769	8.012.182

Niet opgenomen zijn de schepen, die binnenkomen van de kustvaart en de visscherij.



Zeilvaart

gedurende de maand Sep. 1925

Binnengekomen van:		*Uitgezeild naar*	
Aruba	19	Aruba	19
Bonaire	56	Bonaire	49
Guanta	2	Bov. Eilanden	1
La Guayra	4	Guanta	2
La Vela de Coro	10	Jacmel	1
Maracaibo	2	La Guayra	3
Mayaguez	2	La Vela de Coro	11
Pampatar	1	Maracaibo	3
Pto. Cabello	16	Pampatar	2
Rio Hacha	3	Pto. Colombia	1
Saba	1	Pto Cabello	17
Sto. Domingo	1	Rio Hacha	4
Tucacas	3	San Juan P.R.	2
Van Zee	2		
Totaal	122	Totaal	115

Havenbeweging.

Zooals men uit het maandelijksche lijstje van de scheepvaartbeweging in onze haven over de maand *September* in dit nummer kan zien, is het aantal stoomschepen niet hooger dan 171 gekomen.

Dat is een tegenvaller.

We zijn nu *in 9 maanden* al ruim 100 stoomschepen hooger dan *over het geheele jaar 1923.*

In 1924 bedroeg het aantal SS. 1791, zoodat er geen twijfel aan is of wij zullen dat getal ver overtreffen.

En ook is het waarschijnlijk dat we weer een 300 stoomschepen per jaar zullen vooruitgaan, zooals sedert 1920 het geval was.

Een ander record hebben we nu reeds behaald. Op *einde September* was de bruto inhoudsmaat der stoomschepen reeds 1½ millioen M3 hooger, dan over het geheele afgeloopen jaar 1924.

Het aantal zeilschepen was deze maand September nog al vrij hoog n.l. 122. Vermoedelijk zal het op het einde van het jaar, maar weinig hooger zijn dan over 1924, toen het tot 1384 zeilschepen opklom. Ook de inhoudsmaat van verleden jaar 383.246 M3 lijkt nu reeds voor dit jaar onbereikbaar.

Opbrengst van de collecte voor „STORMRAMP" Holland.

Lijst II.

S. E. L. M. & S. f 250. M. E. C. & S. 100. C. H: M. f 100. H. S. 20. M. P. B. G. 5. Th. S. K. 10. J. C. K. f 5. E. Th. 5. B. M. 3. M. v R. 10- O. H. 2 J. W. f 1. E. J. R. 2.50 Th. v. d. L. 5 N. N. 10 Ed. L. f 10 J. G. S. M. 5 R. B. 5 M. B. D. 5 A. A. E. f 2.50 C. E. R. 2.50 L. d. H. 5 A. d. G. 2.50 R. E. S. f 2.50 J. P. M. 2.50 W. A. G. 2.50 E. K. 1 A. C. H. f 1.50 N. D. 1 N. S. H. 1. C. S. D. 1 P. S. 5 H. Q. 2.50 J. W. 1 H. P. 2.50 T. P. 2.50 A. d. M. 2.50 A. C. & Co. 2.50 D. H. & Co. 25 J. C. H. f 10 G. & H. D. C. G. 25 H. P. G. 10 J. O. 2.50 A. v. B. 2.50 M. B. G. 2.50 A. & J. C. H. 20 D. P. & Co. 10 E. G. & Co. 10 J. C. 5 L. A. B. 2.50 J. P. 10 A. E. M. 3 P. L. G. 10 J. F. H. 15 J. V. W. 2.50 N. N. 5 M. A. 2.50 A. v. W. 1 C. de W. 2.50 P. O. P. 10 R. D. 10 J. N. 7.50 A. S. 7.50 P. B. & Co. 10 C. M. 5 C. H. 15 C. C. G. J. P. E 15 C. T. M. & Co. 25 E. C. 1.25 A. S. 3 B. S. v. d. V. Z. 10 J. A. P. Th. 10 J. C. [illegible] d. H. 5 A. H. 3.50 Dr. H. D. 10 M. R. [illegible] 2.50 C. H. 5 P. J. M. v. V 5 J. A. C. 20 H. C. 5 P. O. 1 E. A. C. 2.50 C. R. 1.50 S. C. Jr 2.50 J. B. 2.50 N. N. 5 C. H. J. 5 E. R. 5 J. W. B. 2.50 J. d. V. 0.50 J. E. N. 2.50 M. H. C. 1.50 R. M. P. 3 M. 2.50 P. O. 5 W. A. H. 2.50 H. v. d. H. 2.50 O. H. d. J. 1 O. S. 1 P. O. G. 2.50 H. D. 1 L. S. 5 J. J. B. 20 v. d. B. 10 H. R. 5 A. B. W. L. 12.25 H. L. 25 S. G. C. v.d. V. Z 10 H. T. 5 Kpt. S. 25 A. T. 5 d. L. & Co. 10 C. W. 5 M. Jr. & Co 10 A. & Co 10 M. & Co. 50 E. L. H. 7.50 M. J. C. 10 E. T. J. 2 C. W. en G. 50 J. A. A. 5 J. M. 10 D. J. B. S. 2.50 H. C. H. 10 Ph. F. de H. 2.50 Ch. E. 15 V. 2.50 J. J. P. 10 Fort A. 218 N. N. 2.50 Komm. d. B. 50.50 A. J. P. 2.50 J. H. R. B. Jr. 5 v. A. 2.50 Sanatorium 24.50 O. L. 5 Th. L. P 5 H. O. 2.50 J. C. S. M. 5 S. F. S. 5 N. N. 2.50 F. M. 10 G. A. 't S. 5 C. S. G. 20 C. J. D. 10 N. v. d. V. Z. 10 J. G. 5 N. N. 2.50 S. 2.50 L. R. 2.50 J. A. v. B. 2 C. A. H. 5 J. P. & S. 15 P. R. K. 5 G. E. H. 2.50 C. K. M. 2.50 J. S. 2.50 P. B. G. 2.50 T. A. P. 2.50 V. K. 2.50 J. B. 5 H. M. C. 2.50 J. D. C. G. 2.50 A. V. L. 5 J. G. 1. M. P. M. 2.50 C. C. B. 2.50 Th. B. 1 A. C. 2.50 A. d. J. 5 S. M. L. 10 L. W. C. v. E. 2.50 P. V. 2.50 M. Q. 2.50 J. P. 10 P. Korps 45 G. 5 J. O. 7.50 J. W. 10 J. de J. A. 10 Sp. & B. 30 J. R. C. R. 5 K. M. 5 Hip. Bank 50 Jos. M. 50 M. A. C. 20.

Brand.

Woensdag avond 5½ uur is er een planken huis aan den Rooden Weg tegenover den ingang van Montecristo afgebrand. De eene zijde van het huis was bewoond door een Surinamer v. K., de andere door de twee gezusters S. — Binnen het half uur was het huis tot op den grond toe uitgebrand. De bewoners hebben nagenoeg niets kunnen redden. Doordat de brug op dat oogenblik open was, kwam de brandspuit veel te laat, zoodat deze er zich toe bepalen moest de andere omliggende huizen nat te spuiten. De slang van de brandspuit was in de put op *Montecristo* gelegd, doch al spoedig was deze put schoon leeggepompt. Daarna onderging ook de regenbak van M. hetzelfde lot.

Oorzaak van den brand onbekend. Huis en inboedels waren natuurlijk niet verzekerd.

Politie-reorganisatie.

Met het SS. *van Rensselaer*, dat a.s. Woensdag 14 October hier uit Amsterdam verwacht wordt, komen Kapt. BORREN, van het wapen der Politietroepen en Luit. DE BEER PORTUGAEL, van het wapen der Kon. Marechaussées, mede, die beiden belast worden met de reorganisatie onzer politie. *Glück auf!*

Ontvangen

van de firmo S. E. L. MADURO & SONS een nieuwe tijdtafel van de stoombooten van de *Red-D-Line.*

— van de firma EDWARD HENRIQUEZ & Co alhier een brochuurtje: *Aviacion Comercial en Venezuela* met een mooi portret van Generaal J. V. GOMEZ, President van Venezuela.

PROGRAMMA.

Muziekuitvoering.

1.	*SILENT HEROES*	Marsch	BIDGOOD
2.	*PIQUE DAME*	Ouverture	SUPPE
3.	*NACHTSCHWARMER*	Walzer	ZIEHRER
4.	*Fantaisie sur „TANNHÄUSER"*		WAGNER
5.	*PRIÈRE AU CAMP*		GRANDNER
6.	*Fantaisie sur „ERNANI"*		VERDI
7.	*IMPROMTU*	Danza	MIRANDA
8.	*PARAISO*	Fox-Trot (1e uitv.)	SCHULTZ.

Zondagavond om 7.30 uur BRIONPLEIN.



Standen der competitie-wedstrijden 1925/26.

Clubs.	gesp.	gew.	gelijk.	verl.	doel voor - tegen	punt	gem.
Paramaribo	2	1	1	0	1 — 0	3	1.50
Jong-Holland	2	1	1	0	1 — 0	3	1.50
Sparta	2	0	2	0	1 — 1	2	1.—
Volharding	2	0	2	0	1 — 1	2	1,—
Stormvogels	2	0	0	1	2 — 1	2	1.- o.p.
D. F. C.	2	0	0	2	0 — 3	0	0.- o.p.

Cur: 4 October 1925.

C. V. B.

De Posttarieven.

De directeur-generaal der posterijen en telegrafie in Nederland maakt bekend, dat het voornemen bestaat om het port van de voor het buitenland bestemde briefkaarten, *ingaande 1 October a. s.*, tot 10 cent te verlagen.

In verband daarmede wordt in overweging gegeven om niet meer briefkaarten van 12½ cent in te slaan, dan noodig zijn voor het verbruik tot den genoemden datum; daarna is de waarde van de briefkaarten van 12½ cent gelijk aan die, voorzien van een zegelafdruk van 10 cent.

— Let wel, dat geldt voorloopig alléén voor Holland. Het is echter bijna zeker, dat deze verlaging ook voor *Curaçao* spoedig zal worden ingevoerd. Doch officieel is er nog niets van bekend gemaakt.

Caracasbaai-Oliestation.

Woensdag kwam hier van Southampton binnen de groote Engelsche boot *Rotorua* van de *New-Zealand Shipping Co* met 476 passagiers voor Australië.

Het is zeer waarschijnlijk, dat dit de laatste boot is geweest van die Stoomvaart maatschappij, die onze haven binnen komt.

Denkelijk zal de volgende reeds naar Caracasbaai doorstoomen om daar olie te bunkeren. Want de groote olietankboot, die daar nu gemeerd ligt, heeft reeds nu of zeker spoedig voldoende hoeveelheid stookolie ingenomen, om daarvan in de eerstkomende schepen over te pompen.

Bovendien worden er op Caracasbaai een twaalftal tanken gebouwd van 33 M. diameter voor den opslag van stookolie.

S.S. Niagara.

Gisteren morgen is de *Niagara* van de Amerikaansche Marine, na 5 maanden in de Ver. Staten te hebben doorgebracht, weer hier teruggekeerd. Zooals men weet, is deze boot belast met het in kaart brengen van de Venezolaansche kust. Van October tot Mei blijft de *Niagara* in deze streken en komt voortaan weer geregeld elke maand in onze haven om te bunkeren enz.

The Lago Oil Co.

Op Aruba is het werk der *Lago Oil Co* thans in vollen gang. Aan de *Boca San Nicolas* zijn thans reeds 400 man aan het werk, om de terreinen aldaar in gereedheid te brengen.

Het werk van de uitdieping der haven aldaar zal ongeveer 1½ jaar in beslag nemen. Dat klinkt heel anders dan 4 maanden, zooals men eerst beweerde.

ALLERLEI.

De eerbied voor den Missionaris.

Een Limburgsch Missionaris Pater SCHERJON, lazarist (van Venlo geboortig is, na 23 jaar onafgebroken verblijf in China in zijn vaderland teruggekeerd. In China priester gewijd kent hij het „Hemelsche Rijk" door en door.

Zijn residentie Tang-shan ligt „slechts" een dagreis sporens van Peking. Het bisdom, waar hij onder Mgr. Geurts met 15 andere Hollandsche Lazaristen en Chineesche priesters het Evangelie verkondigt, wordt begrensd door den beroemden Chineeschen muur en de golf van Che-li. Het is even groot en even dicht bevolkt als Holland.

In zijn district waren bij zijn eerste komst in China precies geteld 40 christenen, thans 10.000. Het harde werk der Missionarissen is dan toch niet vergeefsch geweest. Hoewel gewoon priester, dient hij er met Pauselijke machtiging het Sacrament des Vormsels toe.

En, zooals in de Oostersche Kerk wordt het Vormsel gegeven aan de kleinste kinderen in stervensgevaar. De Chineezen zijn ons in dit opzicht dus nog ver vooruit!

Eigenaardig. In Tang-shan heeft de missionaris een buitengewonen invloed ofschoon hij onder de circa 200.000 inwoners der stad slechts 500 katholieken telt. Tang-shan is nl. een groote industrieplaats en bezit de grootste kolenmijnen van China. Er zijn niet minder dan 70.000 mijnwerkers (in heel Zuid-Limburg maar 34,000). De kleinste van de vijf mijnen produceert per dag 2600 ton steenkolen, de grootste 7000 ton.

Bij de telkens dreigende stakingen is het de Missionaris die gekozen werd tot vertrouwensman, tot onderhandelaar tusschen de heidensche arbeiders en de Chineesch-Europeesche directies. En toen rijke bolsjewieken uit Rusland kwamen om het volk op te ruien, koos dit zonder aarzelen partij voor de Missionarissen tegen de bolsjewieken.

Pater SCHERJON is directeur van een hospitaal, waar de gekwetste mijnwerkers worden verzorgd. Het is op moderne leest geschoeid, voorzien van electriciteit, centrale verwarming en Röntgeninrichting. Hij is directeur van een groot gesticht, door de directies van de mijnen en fabrieken voor hem gebouwd. Daar worden de talrijke vondelingen opgenomen (H. Kindsheid), de weesjongens leeren er ambachten, zooals tapijten weven enz., ouden van dagen, blinden en verminkten worden er verpleegd. De gouverneur der provincie en de Chineesche minister van verkeer zijn de beschermers van het gesticht en komen het meermalen bezoeken. Bij de burgeroorlogen, die de laatste jaren de streek teisterden, bleef de Missie ongedeerd, hoewel 170.000 soldaten plunderend rondtrokken. Duizenden vrouwen en kinderen vluchtten naar de Missie; daar voelden ze zich veilig. Toen de Missionaris den belegeraars er op wees, dat hun kanonnen de Missiegebouwen konden treffen, veranderden zij onmiddellijk de stelling van hun geschut.

In 1922 brak een hongersnood uit, de oogst was mislukt, zoodat men zelfs de schors van de boomen at. De Missionaris was in staat, voor 87.000 dollar vogeltjeszaad, een soort graan, onder de uitgehongerde bevolking uit te deelen. De Chineesche kranten konden geen woorden van lof genoeg vinden.

Het valt licht te begrijpen, dat 't christendom aldus in aanzien en achting stijgt. Als er maar meer Missionarissen en Zusters waren!

De Europeesche indringers zijn in China gehaat. Maar als iemand op straat het waagt den Missionaris, die door zijn kleeding niet van andere te onderscheiden is, een scheldnaam: „Europeesche duivel," na te roepen, zullen de voorbijgangers niet nalaten hem te waarschuwen: dat is geen Europeesche duivel, dat is een priester.

Om een volksbetooging te ontwijken, moest de Missionaris in den nacht vertrekken. Voor zijn vertrek gaf de oppermandarijn te zijner eer een groot diner, (niet minder dan 167 porties stonden er op het menu) en verschillende autoriteiten boden hem geschenken aan, die hij echter ter wille van zijn vrijheid en onafhankelijkheid meende te moeten weigeren.

De Nederlandsche steenkolen-mijnindustrie.

Het is wel interessant na te gaan, hoe deze industrie zich gestadig ontwikkelt.

Zooals men weet, liggen de kolenvelden, die in exploitatie zijn, alle in het „Donkere Zuiden", in Limburg.

De Staat exploiteert de volgende mijnen: *Emma-, Hendrik-, Wilhelmina-, Maurits-mijn.* Deze laatste te Lutterade, bij Sittard gelegen, wordt, zoo zij in volle exploitatie is, de grootste der geheele wereld.

Particulieren exploiteeren *Oranje Nassau-mijnen, Laura-* en *Domaniale-mijn* en mijn *Willem.*

In het afgeloopen jaar produceerden deze tezamen 5 millioen 881 duizend ton kolen. In 1920 was dit cijfer ruim 3 millioen 900 duizend ton.

Het gemiddelde aantal arbeiders bij de gezamenlijke mijnen werkzaam bedroeg in 1924 21.611 arbeiders, die onder den grond, en 7,968, die boven den grond arbeiden, in totaal dus 29.679 arbeiders.

Aan arbeidsloon werd uitbetaald een bedrag van bijna 45 millioen gulden.

Nieuw model Ford.

Uit Detroit wordt gemeld:

Dezer dagen zijn de meest ingrijpende veranderingen in het Ford-model aangekondigd sedert de oprichting der Ford Motor Company. Zoowel de open als gesloten wagens zullen geheel stalen, nieuw-model carosserieën krijgen gemonteerd op een lager chassis. De spatborden zijn lager en grooter, terwijl de structuur der remmen eveneens verbeterd is.

De motor en de prijs zullen hetzelfde blijven.

Bekendmaking.

De verkoop van juweelen en van gouden en zilveren voorwerpen ter Spaar- en Beleenbank van Curaçao beleend van den 2n Januari 1924 af tot en met 30 Juni 1924, onder **No 4072 H** tot en met **3810 I** zal plaats hebben op Donderdag den 15 October a. s. 's morgens ten 9 uur en volgende Donderdagen.

Belanghebbenden worden verzocht den verkoop te voorkomen door de aanzuivering der verschuldigde interesten.

Curaçao 10 October 1925.

De Voorzitter

7 H. J. C. HENRIQUEZ.

TE HUUR.

De bovenverdieping van ons nieuw gebouw:

Hoek Breedestraat - Keukenstraat.

De bovenverdieping wordt in haar geheel of bij gedeelten verhuurd.

Het gebouw zal vermoedelijk tegen *eind September a.s.* betrokken kunnen worden.

Voor verdere inlichtingen wende men zich tot

9 **MORRIS E. CURIEL & Sons.**

RED „D" LINE OF STEAMSHIPS.

REGULAR SERVICE BETWEEN NEW YORK, PTO RICO, CURAÇAO AND VENEZUELA.

SAILINGS DURING OCTOBER.

1925			S.S. Maracaib	S.S. Tachira	S.S. Caracas	S.S. Trujillo	S.S. Carabobo
Leave		NEW YORK	Sep. 16	Sep. 23	Sep. 30	Oct. 7	Oct. 14
	Arrive	SAN JUAN.	„ 22	„ 29	Oct. 5	„ 13	„ 19
Leave		„	„ 23	„ 30	„ 5	„ 14	„ 19
	Arrive	CURAÇAO.	...	...	„ 8	...	...
Leave		„	...	...	„ 8	...	...
	Arrive	PTO CABELLO.	...	...	„ 9	...	...
Leave		„	...	...	„ 9	...	...
	Arrive	LA GUAIRA	Sep. 25	Oct. 2	„ 10	Oct. 16	Oct. 21
Leave		„	„ 26	„ 3	„ 13	„ 17	„ 22
	Arrive	PTO CABELLO.	...	...	„ 14	...	„ 23
Leave		„	...	...	„ 15	...	„ 23
	Arrive	CURAÇAO.	Sep. 27	Oct. 4	„ 16	Oct. 18	„ 24
Leave		„	„ 27	„ 4	„ 16	„ 18	„ 24
	Arrive	MARACAIBO.	„ 28	„ 5	...	„ 19	„ 25
Leave		„	Oct. 3	„ 10	...	„ 24	„ 29
	Arrive	CURAÇAO.	„ 4	„ 11	...	„ 25	„ 30
Leave		„	„ 4	„ 11	...	„ 25	„ 30
	Arrive	PTO CABELLO.	...	...	...	...	„ 31
Leave		„	...	...	...	...	„ 31
	Arrive	LA GUAYRA.	Oct. 5	Oct. 12	Oct. 17	Oct. 26	Nov. 1
Leave		„	„ 5	„ 12	„ 17	„ 26	„ 2
	Arrive	SAN JUAN.	Oct. 7	„ 14	„ 19	„ 28	„ 4
Leave		„	„ 8	„ 15	„ 21	„ 29	„ 4
	Arrive	NEW YORK.	„ 14	„ 21	„ 26	Nov. 4	„ 9

S.S. "Merida" connecting with S.S. "Caracas" sails from Curaçao for Maracaibo Nov. 12, and Dec. 17, returning sails from Maracaibo Nov. 18 and Dec. 14.
For further particulars apply to

S. E. L. MADURO & SONS.
Agents.

Compañia Trasatlantica

El Vapor

se espera del Pacífico via Colon y Pto Colombia alrededor del 27 del corriente y seguirá el mismo día a Pto. Cabello, La Guaira, San Juan Tenerife, Cadiz y Barcelona.

El vapor

"MANUEL ARNUS"

se espera el 12 de Octuber de Europa via Cuba y Venezuela, para seguir el mismo dia al Pacifico via Pto Colombia y Colon.

Ambos vapores aceptan carga i pasajeros.

Los Agentes.

S. E L. MADURO & SONS.